

Informe | 2019

El sector de automoción ante la debilidad de las exportaciones



La industria de automoción europea sigue inmersa en la debilidad que le acompaña desde mediados de 2018. En dicha debilidad ha influido la demanda británica, turca y china, así como el cambio de paradigma en la movilidad. No obstante, las matriculaciones de turismos en el área euro han comenzado a repuntar en 2019.

Abril 2019

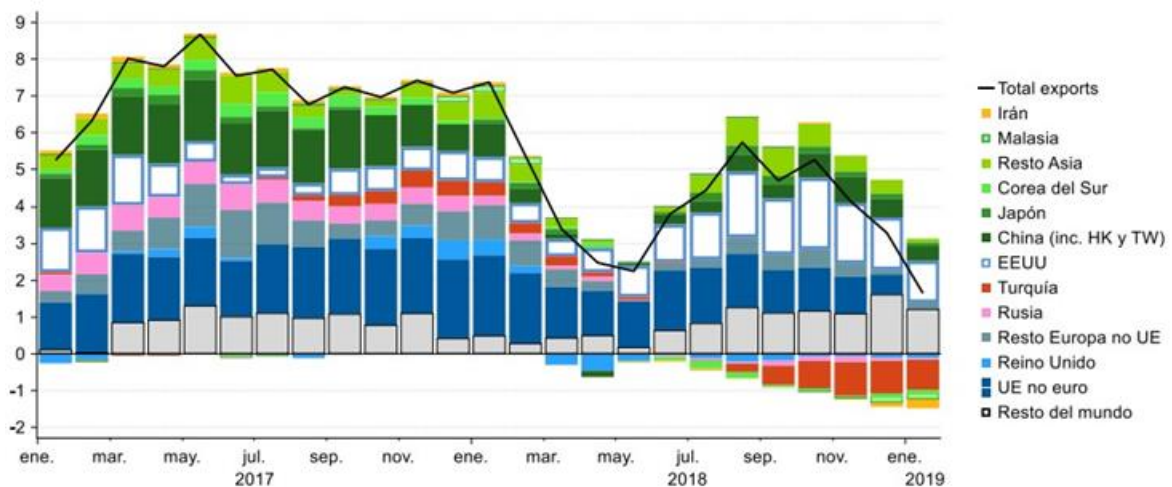
c/ Marqués de Villamejor, 5
28006 Madrid
Tlf.: 34-91-520 01 00
Fax: 34-91-520 01 43
e-mail: saie@afi.es
www.afi.es



La industria de automoción europea continúa envuelta en su particular entorno incierto y no consigue sacudirse la debilidad que le acompaña desde mediados de 2018. La nueva regulación sobre pruebas de emisiones y los planes de restringir la circulación de vehículos diésel en numerosas ciudades han tenido un impacto diferencial en el continente, donde las plantas de fabricación de automóviles estaban muy especializadas en este combustible. Además, este cambio normativo y los diversos escándalos (como el Dieselgate) han desencadenado un cambio en las preferencias de los consumidores y generado un shock, en este caso en la demanda doméstica, relacionado con la incertidumbre sobre el futuro que tendrán los vehículos que circulen con este combustible.

Por otra parte, la industria se ha enfrentado a otro fuerte shock en la demanda externa. En particular, ha acusado la debilidad de la demanda en Reino Unido (cambio en las preferencias de los consumidores, depreciación de la divisa e incertidumbre comercial por el Brexit), Turquía (por la fuerte depreciación que acumula la lira en el último año) y la ralentización de la demanda China, que al menos no ha llegado a contraerse.

Exportaciones del área euro por mercado de destino
(% crecimiento interanual, media móvil 3 meses)



Fuente: Afi, Macrobond

Comportamiento de las exportaciones

En el área euro las matriculaciones de turismos se comportaron particularmente mal en Italia, Alemania y España en la segunda mitad de 2018, si bien en las tres geografías han comenzado a repuntar en lo que llevamos de 2019. Fuera del área euro, la contracción del Reino Unido ha sido muy notable, y no tiene visos de que mejore hasta que no se aclare la incertidumbre política.

En cuanto a la demanda externa, las exportaciones del conjunto del área euro sufrieron en la primera mitad de 2018, sobre todo por la debilidad de la demanda asiática y por la incertidumbre en torno al Brexit. En la segunda mitad del año, por otro lado, la ralentización de las exportaciones se debió más a la debilidad en Europa (Rusia y los países del Este, los países de la UE que no pertenecen al área euro y Turquía) y en menor medida de algún país asiático con un nivel importador menos significativo (como Irán o Malasia).

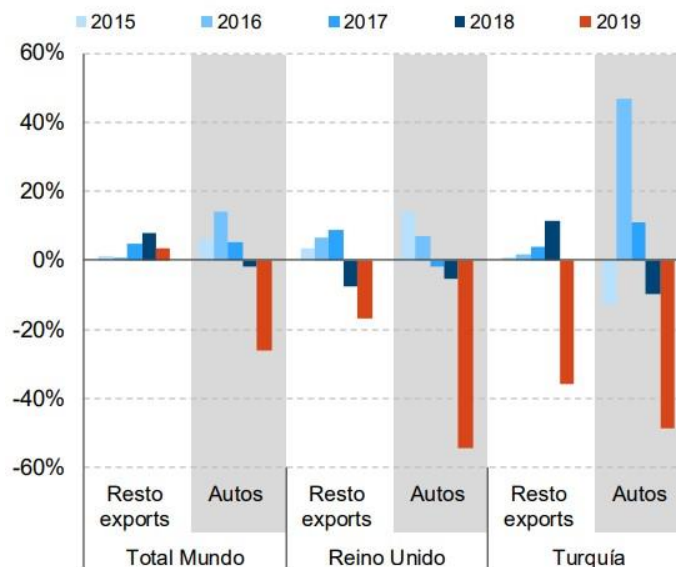
Exposición española a Turquía y Reino Unido

Si se analiza la exposición que tiene la industria automovilística de cada país a los distintos mercados exportadores y su peso relativo en el PIB, descubrimos que la debilidad de la demanda en Turquía es particularmente preocupante para la industria del automóvil en España (al igual que la demanda del Reino Unido), pero no tanto para Alemania, que está especialmente expuesta a EE.UU. y China. Esto señala que la debilidad de la demanda externa ha impactado en la industria alemana del automóvil, sobre todo a través del deterioro de las expectativas.

Por otro lado, los países del centro y este del continente europeo, fuertemente integrados en las cadenas de valor industriales alemanas (Hungría, Eslovaquia, la República Checa, Polonia, Eslovenia y Austria; la zona que en alemán se denomina a veces Mitteleuropa) están particularmente expuestos a los países que no forman parte de la UE (Noruega, Suiza, o Europa del Este incluida Rusia). No obstante, a pesar del elevado peso que tiene el sector del automóvil en estas economías, el PIB en estos países no se ha ralentizado tanto como el alemán en los últimos dos trimestres, algo indicativo de que la debilidad de la economía alemana tiene una naturaleza idiosincrática y también un alcance más profundo que el sector del automóvil.

Es reseñable que en el caso español, la debilidad industrial sí está mucho más concentrada en el sector del automóvil, que se está resintiendo de su exposición a mercados muy castigados, como Turquía y el Reino Unido.

Variación interanual del acumulado mayo - enero de las exportaciones españolas por sector y país



Fuente: Afi, Macrobond

Expectativas

Dentro del sector, como sería de esperar, las empresas más afectadas son las de componentes, ya que son mucho más sensibles al ciclo del sector que los fabricantes, por su mayor apalancamiento, menores márgenes y capacidad de fijación de precios.

Con todo, el sector debería seguir recuperándose en el corto plazo, a pesar de que parte de la debilidad está relacionada con un cambio de paradigma en la movilidad que seguirá representando el gran desafío del sector en el medio y largo plazo.

Una recuperación a corto plazo vendría apoyada por: (i) unas condiciones financieras muy favorables con los principales bancos centrales en stand-by, (ii) las señales de estabilización o incluso recuperación de la economía China, con mejores datos de crecimiento del crédito y la actividad industrial y en servicios; (iii) la recuperación del crecimiento en EEUU tras un primer trimestre que será más débil de lo habitual (que ya de por sí tiene una estacionalidad desfavorable) por *one-offs* (como el cierre parcial del gobierno, o el riguroso invierno); y (iv) la expectativa de que se firme el acuerdo de comercio entre EEUU y China en las próximas semanas, lo que beneficiará a toda la industria europea.